BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 września 1936 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O powstanie i rozwój przemysłu spożywczego w porcie gdyńskim.

Wśród różnych gałęzi przemysłu, jakie mają szanse rozwoju na terenie Gdyni, przemysł spożywczy zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Pod względem różnorodności gałęzi i swej celowości przypomina on przemysł spożywczy wielkich miast, z drugiej strony będzie odgrywał rolę, jaką mu zakreślą, rozwijające się potrzeby portu. Przemysł spożywczy w Gdyni będzie miał zatem do spełnienia trzy zasadnicze zadania:

1) zapewnienie dostatecznej ilości alimentu dla ludności Gdyni tudzież sześciu najbliżej położonych powiatów (pow. Morski, Kartuski, Kościerski, Starogardzki, Tczewski i Chojnicki);

2) umożliwienie statkom, zawijającym do portu gdyńskiego, zaopatrzenie się we wszystkie rodzaje artykułów spożywczych;

3) eksport produktów na rynki zamorskie.

Wymieniona grupa przemysłu, mająca powstać na terenie Gdyni dla z góry określonego celu, musi oprzeć swą produkcję częściowo na surowcach krajowych, częściowo na zamorskich.

Pod kątem widzenia zadań należałoby stworzyć i rozwinąć na terenie portu gdyńskiego następujące gałęzie przemysłu spożywczego.

Przemysł młynarski i kaszarski.

W młynach, jakieby powstały na terenie Gdyni, następowałby przemiał ziarna krajowego. Źródłem surowca do przemiału mogłyby być najbliżej położone województwa: Pomorskie i Poznańskie. Prócz tego młyny miałyby możność zaopatrywania się w ziarno do przemiału w gdyńskich spichrzach zbożowych (silosy przy elewatorach zbożowych). Produkcja różnego rodzaju mąki i kaszy znajdowałaby zbyt na rynku lokalnym i w przyległych do Gdyni powiatach, a ponadto na rynku dostaw okrętowych.

Skupienie przemysłu młynarskiego w Gdyni stworzy korzystniejsze warunki eksportu mąki i pozwoli stopniowo opanować północne rynki Europy. W związku z tem wyłania się konieczność należytego wyposażenia portu gdyńskiego w potrzebne do magazynowania urządzenia. Muszą one pełnić rolę wielkich składów, gdzie towar mógłby, bez uszczerbku dla siebie, oczekiwać odpowiedniej konjunktury sprzedaży. Stan taki spowoduje całkowite uniezależnienie się od Szczecina, przez który część mąki polskiej idzie na eksport.

W produkcji mąki eksportowej należałoby się dostosować do potrzeb odbiorców. W danym wypadku zachodziłaby potrzeba produkowania mąki wg. przyjętych standartów w Anglji, Finlandji i krajach skandynawskich. W tym celu przy młynach zmontowane być winny mechaniczne mieszalnie mąki, jakie istnieją np. w Szczecinie, gdzie dokonywanoby mieszanek według potrzeb odbiorcy.

Istniejące okrętowe linje regularne pozwalałyby na łatwe docieranie produktu do krajów nad Morzem Północnem i krajów Le-

wantu. Umożliwiłyby one również penetrację innych rynków zamorskich.

Prócz produkcji mąki i kaszy na eksport bądź dla potrzeb rynku lokalnego i okrętów, nie gorzej mogłaby się rozwinąć fabrykacja płatków owsianych. Produkcja ta mogłaby mieć zbyt zarówno na rynku lokalnym jak i na rynkach zamorskich. Opierałaby się ona wyłącznie na przeróbce owsa krajowego.

Na surowcu zamorskim możnaby oprzeć produkcję różnego rodzaju kaszek egzotycznych, importowanych do Polski dotychczas w postaci gotowego produktu jak np. sago, tapioka, arrowrot itp. Powstanie tego rodzaju produkcji w Gdyni mogłoby zmienić import pod tym względem z gotowego produktu na surowiec.

Rozwijający się stale ruch statków w porcie gdyńskim i zwiększające się wskutek tego możliwości lokowania na statkach gotowych produktów mącznych nasuwa konieczność powstania na terenie Gdyni mechanicznych piekarń na dużą skalę. Wypiek chleba winien być nastawiony na odbiór przez statki i dostosowany jakością do wymogów, jakie pod tym względem są stawiane przez odbiorcę tj. statek.

Przemysł młynarski i kaszarski winien być oparty na silnych podstawach finansowych, któreby umożliwiały rolnikom udzielanie kredytów pod zastaw zboża w okresie dekonjunktury.

Przemysł słodowy i produkcja piwa.

Port gdyński znajduje się w doskonałych warunkach komunikacyjnych, tak w stosunku do krajów zbytu, jakoteż do źródeł pierwszorzędnego jęczmienia browarnianego z Pomorza i Kujaw. Zmontowanie fabryki słodu w Gdyni w nowocześnie urządzonych słodowniach, pozwoliłoby na tańszą produkcję i tem samem większe możliwości zbytu na rynkach zamorskich, czy krajowych.

Produkcja słodu w Gdyni byłaby nastawiona głównie na eksport. Posiada tu ona znacznie korzystniejsze warunki lokowania swego produktu bądź na rynkach północno-europejskich, bądź na chłonnym rynku Ameryki Północnej. Największym bowiem dziś odbiorcą polskiego słodu są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. W roku 1935 wywieziono tam 17.674 t. słodu za 5.776.000 zł. Słód produkowany w warunkach gdyńskich mógłby śmiało rywalizować na rynkach zamorskich a specjalnie w Stanach Zjednoczonych A. P. ze słodem Czechosłowackim, który do miejsca konsumcji musi przebyć znacznie dłuższą trasę. Uplasowanie się przemysłu słodowego w Gdyni może postawić go w rzędzie monopolisty eksportera na Bałtyku, trudno byłoby bowiem słodowi czechosłowackiemu konkurować w tych warunkach ze słodem polskim.

Przy lokowaniu słodu gdyńskiego na rynku krajowym należałoby zastosować w stosunku do browarów krajowych długoterminowy kredyt, by w ten sposób utrudnić import słodu zagranicznego. Przyczyną bowiem importu słodu obcego jest fakt, że słodownie zagraniczne udzielają browarom polskim długiego kredytu, dochodzącego niejednokrotnie do 12 miesięcy. Polska należy do krajów, posiadających znaczne ilości jęczmienia browarnianego pierwszej jakości, którego zbyt w okresie złej konjunktury jest nader trudny. Przez nadanie mu formy szlachetnej w postaci słodu zyskuje polski producent rolny w słodowniach gdyńskich stałego odbiorcę.

O słodownie w Gdyni należałoby oprzeć prokukcję piwa, nastawiając ją na eksport i zaopatrywanie rynku lokalnego. Browary gdyńskie mogłyby wyprzeć piwo obce, konsumowane na Pomorzu. Głównem jednak zadaniem browarów gdyńskich byłaby produkcja piwa eksportowego. Wykorzystując regularne połączenia okrętowe, piwo gdyńskie mogłoby być m. i lokowane bądź w Stanach Zjednoczonych A. P. bądź w krajach Bliskiego Wschodu, jako najbardziej pojemnych dla tego produktu rynkach.

Przetwórnie owoców, jagód i t. p.

Wymieniona produkcja oparłaby się na przerobie owoców krajowych oraz wszelkiego rodzaju jagód, w które obfitują lasy polskie. Surowcem dla tej produkcji mogłyby również być owoce południowe, importowane przez Gdynię.

Na danym surowcu możnaby oprzeć fabrykację: 1) soków, jamów, powideł i marmelad; 2) konserw owocowych i marynat; 3) różnego rodzaju produktów, wymagających uszlachetnionej formy jak mieszanki owocowe, na kompoty i t. p. Celem tej produkcji, mającej częściowo charakter uszlachetniający, byłaby praca na eksport i zaspokojenie potrzeb handlu zaopatrywania okrętów wreszcie na zapotrzebowanie rynku krajowego. Przy umiejętnej propagandzie i wykorzystaniu środków transportowych, jakiemi dysponuje port gdyński, możnaby produkty te lokować na rynkach zamorskich nawet w większych ilościach.

Fabrykacja słodyczy i surowców do ich produkcji.

Dział tej produkcji obejmowałby masło kakaowe, kakao, czekoladę, chałwę i wszelkiego rodzaju słodycze orjentalne a ponadto wszelkie wyroby cukiernicze. Produkcja miałaby charakter uszlachetniający i nastawiona być winna zarówno na rynek wewnętrzny jak i eksport. Niektóre wyroby polskie z tej dziedziny cieszą się zagranicą dużem wzięciem. Przy racjonalnej organizacji

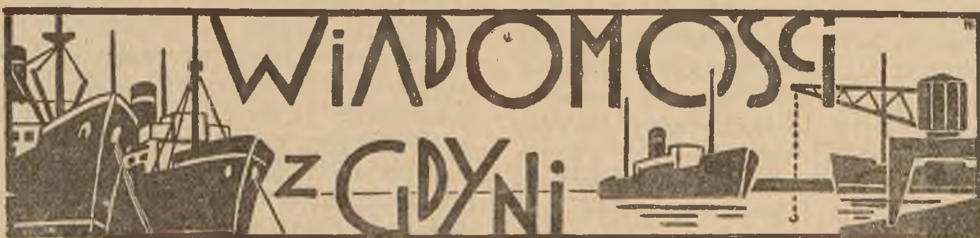
sprzedaży wyroby cukiernicze fabryk gdyńskich możnaby lokować na rynku shipchandlerskim i opanowywać coraz więcej rynki zamorskie.

Na specjalne podkreślenie zasługuje produkcja masła kakaowego. W r. 1935 import tego artykułu wyniósł 1.041 ton za sumę złotych 1.689.000. Import ten możnaby zamienić importem ziarna kakaowego do przerobu w fabrykach gdyńskich.

Prócz wyżej podanych działów produkcji spożywczej na terenie Gdyni miałby szanse rozwoju szereg mniejszych przedsiębiortw przemysłowych, których działalność polegałaby na uszlachetnieniu surowca bądź zamorskiego bądź też krajowego.

W oparciu o surowiec zamorski rozwinąć się mogą następujące działy uszlachetniającej produkcji przemysłowo-handlowej: 1) palarnie i sortownie kawy, 2) młynki do mielenia korzeni i przypraw; 3) fabrykacja różnego rodzaju zapraw, sosów pikantnych itp., 4) dojrzewalnie bananów. Na surowcu krajowym mogłyby się oprzeć: 1) sortownie suszonych grzybów polskich, 2) fabrykacja marynat grzybowych. Produkcja ta byłaby nastawiona zarówno na potrzeby rynku krajowego, rynku shipchandlerskiego jak rynków zamorskich.

Mgr B. Koselnik.



WIZYTACJA PRZEZ PREZESA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W TORUNIU.

W dniu 9. bm. Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor i Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski odwiedzili w Toruniu Polsko-Belgijskie Zakłady Chemiczne „Polchem" oraz Zakłady firmy „Toruński Młyn Parowy L. Rychter". W pierwszym z wyżej wymienionych zakładów przedstawiciele Izby zaznajomili się z metodami produkcji i omówili szczegółowo sytuację zakładów w dziedzinie zbytu produktów chemicznych na rynku wewnętrznym; przy tej sposobności stwierdzono poprawę w zbycie produkcji zakładów, wynoszącą w porównaniu z tym samym okresem roku zeszłego około 10%. Zaznajomiono się również z pracami zakładów „Polchem" nad rozszerzeniem zakresu ich produkcji na artykuły chemiczne, dotąd w Polsce nie produkowane, oraz zwiedzono wybudowany w tym celu oddział.

W zakładach firmy „Toruński Młyn Parowy L. Rychter" Pan Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski zwiedzili nowoczesne instalacje młyna i laboratorjum, urządzonego według najnowszych wymagań naukowych i przystosowanego do badania jakości produkcji w celu ścisłego zastosowania się do zapotrzebowania odbiorców na odpowiednie, nieraz specyficzne, gatunki mąki. Podczas tej wizyty omówione zostały trudności, na jakie napotyka eksport mąki produkcji polskiej na rynki zagraniczne.

W wyniku wizytacji obu wspomnianych zakładów przemysłowych p. Prezes Tor z wielkiem zadowoleniem stwierdził nowoczesność ich urządzeń oraz sprężyste kierownictwo handlowe i techniczne, dostosowane do wymogów rynkowych.

POSIEDZENIE POROZUMIEWAWCZE POMORSKIEJ IZBY ROLNICZEJ I NASZEJ IZBY.

W dniu 9. bm. odbyło się w Toruniu kolejne (3-cie) miesięczne posiedzenie porozumiewawcze samorządów rolniczego i przemysłowo-handlowego.

Obradom przewodniczył Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej p. Donimirski, zaś z ramienia naszej Izby wzięli w nich udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Dyrektor Dr Józef Kulikowski i Wicedyrektor p. Tadeusz Marchlewski. Po omówieniu bieżących spraw gospodarczych, interesujących oba samorządy, obszernie rozważano zagadnienie finansowania eksportu rolniczego przez banki, mające swą siedzibę na terenie Województwa Pomorskiego. Rozważono również sprawę ogólnej sytuacji kredytowej na Pomorzu, przy czem stwierdzono konieczność spowodowania ożywienia w działalności oddziałów banków akcyjnych, podkreślając specjalnie wielką rolę, jaką powinien odgrywać Bank Związku Spółek Zarobkowych. W trakcie dyskusji nad tą sprawą uwypuklano niebezpieczeństwo, jakie na terenie Pomorza powstaje na skutek słabej aktywności instytucyj kredytowych polskich i w związku z tem uchwalono wystosować odpowiedni memorjał do władz oraz zarządów centralnych banków, mających swe oddziały na Pomorzu.

Na zakończenie obrad ustalono zasady współpracy Pomorskiej Izby Rolniczej i Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na terenie

Rady Handlu Zagranicznego jak również na terenie Międzyizbowej Komisji z Wielkopolską Izbą Rolniczą i Izbą Przemysłowo-Handlową w Poznaniu.

WSPÓŁPRACA IZBY ZE ZWIĄZKIEM HANDLARZY RYNKOWYCH I DROBNEGO KUPIECTWA W TORUNIU.

W wyniku konferencji, jaką odbyli w Toruniu w dniu 9. bm. dyrektor Izby Dr J. Kulikowski i wicedyrektor p. T. Marchlewski w obecności Radcy Izby p. A. Melerskiego ze Związkiem Handlarzy Rynkowych i Drobnego Kupiectwa w Toruniu, ustalono odbywanie na przyszłość perjodycznie tego rodzaju konferencyj w celu zorjentowania się, w bieżących potrzebach wspomnianego Związku.

Podczas konferencji wyjaśniono, że do najbardziej aktualnych potrzeb handlarzy rynkowych i drobnego kupiectwa zaliczyć należy zwalczanie dzikiego handlu i sprawy podatkowe oraz sprawę podziału kontyngentów przy wywozie towarów do Gdańska.

Omówiono również szereg spraw natury organizacyjnej m. in. sprawę zatwierdzenia statutu Związku.

ZNIESIENIE KONTROLI PASZPORTOWEJ W WAGONACH ZAMKNIĘTYCH PODCZAS PRZEJAZDU PRZEZ TERYTORJUM W. M. GDAŃSKA.

Jak wiadomo od kilku miesięcy uchylona została w Tczewie i w Gdyni rewizja dewizowa dla podróżujących pomiędzy Gdynią a zapleczem w wagonach, które podczas jazdy przez terytorjum W. M. Gdańska były zamknięte.

Obecnie na skutek interwencji Izby naszej Wojewoda Pomorski zarządził skasowanie w Tczewie również rewizji dowodów osobistych dla podróżujących we wspomnianych wagonach.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU BR.

Obroty towarowe zamorskie portu gdyńskiego osiągnęły w mies. *sierpniu br. 659.764,1 ton* wobec 627.959,8 ton w mies. lipcu br. oraz 754.448,5 ton w mies. sierpniu 1935 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 5,1% wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem rb. oraz nieco poważniejszy 12,5%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. sierpnia 1935 r.

Dotychczasowe rezultaty pracy portu w okresie pierwszych ośmiu miesięcy r. b. (4.896.808,6 ton) w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego (4.876.352,8 ton) dają wzrost minimalny — 20 tys. ton.

Na uzyskanie obrotów zamorskich w mies. sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 116.617,1 ton oraz wywóz zamorski — 543.147,— ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy roku bież. wykazuje wzrost obrotów w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego (775.450,— t. wobec 711.197,5 t.)

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (116.617,1 ton) wykazuje 6.5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. lipcem br. (109.480,— ton) oraz poważny 43,7% wzrost obrotów w stosunku do mies. sierpnia 1935 r. (81.104,— ton). Wzrost spowodowała przedewszystkiem grupa surowców hutniczych, jak złom żelazny i rudy różne. Łączy się to z sygnalizowanem już z tego miejsca kilkakrotnie poważnem ożywieniem przemysłu hutniczego. Importowano w m. sierpniu r. b. rud różnych i wypałków pirytowych 26.480 t wobec 9.575 ton w mies. lipcu rb., złomu żelaznego natomiast 48.069 ton wobec 33.813 ton w ub. mies. lipcu rb. Rozpoczynający się sezon śledziowy daje przeszło 100%-owy wzrost przywozu śledzi solonych 4.325 ton wobec 2.049 ton w mies. lipcu rb.) Z innych mniej poważnych pozycyj dobre rezultaty daje import nasion oleistych (1.320 ton wobec 740 ton), garbników (2.162 ton wobec 1.203 ton), przędza bawełniana (303 ton wobec 146 ton), juta (1.126 ton wobec 1.014 ton), szmaty (1.340 ton wobec 1.227 ton), celuloza (1.137 ton wobec 347 ton), miedź (1.078 ton wobec 831 ton), oraz części wagonów i lokomotyw (435 ton wobec 189 ton).

Spadek przywozu wykazały natomiast pozycje: owoców świeżych — 429 ton (1.496 ton), ryżu surowego — 2 tony (10.360 ton), asfaltu — 21 ton (612 ton), tłuszczy zwierz. i sur. — 804 ton (1.140 ton), fosforytów — 3.404 ton (10.798 ton), żużli Thomasa — 5.600 ton (7.136 ton), soli potasowej — 70 ton (2.990 ton), wełny — 900 ton (1.190 ton), bawełny — 5.177 ton (6.604 ton), papieru — 995 ton (1.366 ton), maszyn, aparatów i części — 294 ton (775 ton), oraz samochodów, motocykli i części — 57 ton (79 ton).

Spadek przywozu owoców świeżych ma swoje źródło w sezonie owoców krajowych; ryżu surowego w konjunkturze panującej na rynku wewnętrznym. Obniżenie się importu surowców nawozów sztucznych ma charakter wybitnie sezonowy i łączy się z początkiem jesiennych robót polnych. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. sierpniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	sierpień 1936	sierpień 1935
Nasiona różne	—	2
nasiona oleiste	1320	1.207
ryż surowy	2	7.408
owoce świeże	429	1.022
owoce suszone	390	289
konserwy owocowe	17	27
orzechy i migdały	13	6
kawa	710	190

herbata	89	73
kakao	290	677
korzenie	121	48
rośliny, materj. roślinne, trzcina	57	33
żywica	432	417
śledzie świeże	53	188
śledzie solone	4.325	3.469
rudy różne i wypałki pirytowe	26.480	17.830
oleje	138	38
smoła i smary	38	51
tłuszcze i oleje roślinne	180	224
tłuszcze zwierzęce surowe	804	1.021
tran	285	191
asfalt	21	460
napoje alkoholowe i inne	41	9
tytoń	107	247
siarka	262	243
przetwory chemiczne	210	164
farby	46	29
garbniki	2.162	1.086
fosforyty	3.404	1.595
żużle Thomasa	5.600	7.700
sól potasowa	70	3.445
skóry	3.027	1.875
wełna	900	1.039
odpadki wełny	106	47
przędza wełniana	49	8
bawełna	5.177	3.728
odpadki bawełny	117	68
przeędza bawełniana	303	97
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	49	88
juta	1.126	1 290
szmaty	1.540	661
kauczuk	380	394
wyroby gumowe	64	49
papier	995	1.431
papa, tektura	29	19
celuloza	1.137	554
żelazo surowe	342	426
metale różne	297	50
złom żelazny	48.069	15 129
miedź	1.078	1.659
cyna	89	49
cynk	1	6
wyroby żelazne i metalowe	204	201
maszyny, aparaty i części	294	350
części wagonów i lokom.	455	340
samochody, motocykle i części	57	104
różne	2.636	2.053
Razem	116.617	81.104

Wywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy roku bieżącego (4.121.358,6 t.) wykazuje 1,1%-owy spadek obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (4.165.155,3 ton). Spadek ten spowodowany został wyłącznie nader słabemi rezultatami wywozu miesiąca sierpnia r. b.

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (543.147 ton) wykazuje 4,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem r. b. (518.479,8 ton)oraz poważny 34,2%-owy spadek w stosunku do mies. sierpnia 1935 roku (673.344,5 ton).

Nieznaczny wzrost w stosunku do lipca b. r. spowodowała przedewszystkiem grupa wytworów mineralnych: węgiel eksportowy — 419.465 ton (403.350 ton), węgiel bunkrowy — 34.255 ton (28.350 ton), oraz koks — 22.263 ton (12.500 ton). Poprawa eksportu węgla związana jest z nowym układem z importerami szwedzkimi, mającym ważność od 1. VII. 1936 r. do końca roku 1937, oraz zwiększeniem się zbytu do Belgji i Włoch. Poza grupą mineralną wykazują wzrost: ryż wyłuszczony — 2.433 ton (691 ton), szynki i inne peklowane — 373 ton (108 ton), jaja — 2.579 ton (2.412 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 338 ton (194 ton), wytłoki buraczane — 973 ton (brak), mączka kostna — 607 ton (brak), sól potasowa — 1.910 ton (276 ton), bale i słupy — 888 ton (210 ton), żelazo surowe — 881 ton (102 ton), żelazo handlowe — 9.007 ton (4.378 ton), wyroby żelazne — 2.237 ton (1.469 ton) oraz blacha cynkowa — 755 ton (363 ton). Na szczególne podkreślenie wśród powyższych pozycyj zasługuje ok. 4-krotne wzmożenie się reeksportu ryżu wyłuszczonego.

Dobre rezultaty daje eksport produktów hodowlanych, jak szynki i inne peklowane szczególniej na rynek amerykański. Należałoby zwrócić jeszcze uwagę na doskonale rozwijający się eksport produktów hutniczych ze szczególnem uwzględnieniem żelaza handlowego surowego, oraz szeregu wyrobów metalowych.

Pewien spadek wykazały pozycje eksportu: mąka ryżowa — 331 ton (600 ton), słód — 1.462 ton (2.265 ton), nasiona i rośliny — 20 ton (161 ton), bekony — 1.437 ton (1.806 ton), masło — 1.185 ton (1.522 ton), cement — 660 ton (2.125 ton), sól — brak (117 ton), przetwory mięsne — 1.101 ton (1.171 ton), cukier — 616 ton (5.034 ton), makuchy — 598 ton (1.727 ton), karbid — 141 ton (213 ton), biel cynkowa — 332 ton (542 ton), tkaniny — 831 ton (1.025 ton), bawełna i odpadki — 46 ton (101 ton), drzewo tarte — 25.187 ton (29.297 ton), wyroby z drzewa — 427 ton (984 ton), dykty i forniery — 1.421 ton (1.539 ton), meble gięte — 418 ton (529 ton), papier — 498 ton (602 ton), szyny kolejowe — brak (3.119 ton), rury żelazne i żeliwne — 1.733 ton (2.003 ton), oraz cynk — 1.713 ton (1.739 ton).

Wśród dość licznego szeregu tych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu cukru, drzewa tartego oraz szyn kolejowych. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. sierpniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	sierpień 1936	sierpień 1935
Strączkowe	31	—
mąka ryżowa	331	520
mąka	—	125
mąka pastewna	103	356
ryż	2.433	415
słód	1.462	135
owoce świeże	10	16
konserwy owocowe	6	2
nasiona i rośliny	20	35
szynki i inne peklowane	373	159
bekony	1.437	2.171
drób i ptactwo bite	24	21
jaja	2.579	4.108
masło	1.185	872
cement	660	762
sól	—	30
węgiel eksportowy	419.465	515.140
węgiel bunkrowy	34.253	47.435
koks	22.263	30.257
oleje i parafiny	11	5
tłuszcze zwierzęce	338	731
przetwory mięsne	1.101	313
cukier	616	8.240
napoje alkoholowe	2	2
spirytus	7	—
makuchy	398	1.187
wytłoki buraczane	973	—
soda	3	673
salmiak	38	11
karbid	141	—
farby	4	11
mączka kostna	607	—
biel cynkowa	352	249
sól potasowa	1.910	1.645
saletra	—	29
skóry	65	71
tkaniny	831	846
bawełna i odpadki	46	181
bale i słupy	888	288
drzewo tarte	25.187	33.449
wyroby z drzewa	427	223
klepki	—	47
dykty i forniery	1.421	1.854
meble gięte	418	427
wyroby koszykowe	84	8
papier	498	1.009
papa i tektura	236	156
celuloza	789	683
żelazo surowe	881	—
żelazo handlowe	9.007	4.546
metale różne	132	37
wyroby żel. i metalowe	2.237	834
szyny kolejowe	—	3.129
rury żelazne i żeliwne	1.753	2.338
cynk	1.713	741
blacha cynkowa	755	261
różne	2.441	6.927
Razem	543.147	673.545

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotu towarowego wykazuje wzrost ilości oraz pojemności tak na przyjściu jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 430 (395) statków o pojemności 464.864 n. r. t. (423.877 n. r. t.), wyszło zaś 419 (403) statków o pojemności 457.965 n. r. t. (427.764 n. r. t.)

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. sierpniu r. b. wyniósł 1.081.1 n. r. t. (1.098,4 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 36 (33).

Średni postój statków wyniósł 51.2 godzin (54,8 godzin).

Szczegółowo ilustruje ruch statków w mies. sprawozdawczym poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	statków	N.R.T.	statków	N.R.T.
Polska	61	100.283	62	100.500
W. M. Gdańsk	3	1.190	2	1.112
Anglja	23	48.932	22	47.759
Danja	48	36.374	49	37.787
Estonja	10	5.282	9	3.569
Finlandja	17	15.504	19	20.205
Francja	5	22.222	5	22.222
Grecja	10	22.314	10	21.197
Holandja	11	4.728	8	3.060
Islandja	2	870	2	870
Łotwa	4	3.803	3	3.373
Niemcy	54	29.138	53	28.705
Norwegja	36	28.815	34	26.253
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.171	9	28.171
Szwecja	125	85.501	121	83.388
Węgry	1	346	1	346
Włochy	9	27.508	8	25.365
Z .S. R. R.	2	4.083	2	4.083
Razem	430	464.864	419	457.965

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Polska — 1-sze miejsce, Szwecja — 2, Anglja — 3, Danja — 4, Niemcy — 5, Stany Zjedn. Am. P. — 6, Norwegja — 7, Włochy — 8, Francja — 9, Grecja — 10, Finlandja — 11. Estonja — 12, Z. S. R. R. — 13, Holandja — 14. Łotwa — 15, W. M. Gdańsk — 16, Islandja — 17 i Węgry — 18. Kolejność bander w mies. sprawozdawczym do 4-go miejsca bez zmian z ub. miesiącami, dopiero od 5-go miejsca nastąpiły nieznaczne przegrupowania.

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich utrzymuje się nadal na wysokim poziomie. Przyjechało bowiem 5182 pasażerów (4705), w tem: z Anglji — 163. Belgji — 31, Brazylji — 81, Danji — 1664, Estonji — 6, Finlandji — 35. Francji — 99, Holandji — 13. Niemiec — 4, Norwegji — 16, Stanów Zjedn. Am. P. — 799, Szwecji — 2256. Z. S. R. R. — 3 oraz via W. M. Gdańsk — 12.

Wyjechało zaś 4958 pasażerów (5.463), w tem: do Anglji — 203. Belgji — 1. Danji — 473, Finlandji — 1. Francji — 281. Holandji — 1, Łotwy — 590, Norwegji — 4. Stanów Zjednoczonych Am. P. — 1036. Szwecji — 2365, oraz via W. M. Gdańsk — 3.

UDZIAŁ BUDOWNICTWA GDYŃSKIEGO W OGÓLNYM RUCHU BUDOWLANYM POLSKI.

W ogólnym ruchu budowlanym na terenie Rzeczypospolitej Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Świeżo opublikowane dane, dotyczące budownictwa w miastach z ludnością ponad 20 tysięcy mieszkańców (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego nr 26 z dn. 15 września br.) oraz materjały Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni pozwalają na zrobienie porównania budownictwa Gdyni do budownictwa w miastach ponad 20.000 mieszkańców.

Oto zestawienie:

Budynki rozpoczęte:

Wyszczególnienie	1935		półr 1936	
	liczba budynk.	kubatura w 1000m³	liczba budynk.	kubatura w 1000m³
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	5 926	4 675	3 535	2 960
Gdynia	443	327	321	321
% % udział Gdyni w budownictwie Polski	7,5	7,0	9,1	10,8

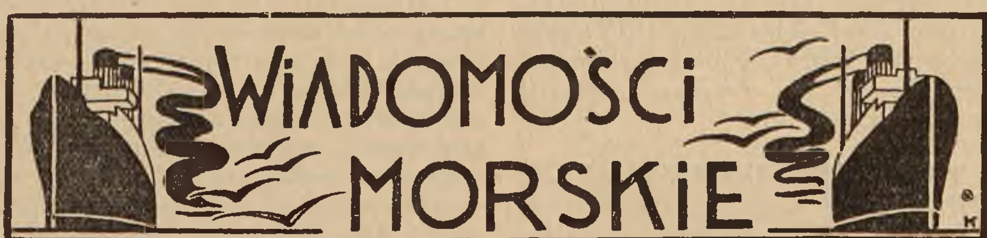
Z zestawienia tego możemy zaobserwować, że przy ogólnym rozwoju ruchu budowlanego, budownictwo w Gdyni rozwija się znacznie intensywniej, niż w pozostałych miastach Polski ogółem. Jeżeli porównamy pierwsze półrocze 1935 z półroczem 1936, to stwierdzimy, że na terenie wszystkich miast liczba budynków rozpoczętych wzrosła o 24,7% a kubatura o 33,8%, podczas gdy w Gdyni wzrost liczby budynków rozpoczętych mierzy się 58,9%, a kubatury 18,5%.

Przechodząc do drugiej części zagadnienia t. j. do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone.

Wyszczególnienie	1935		półr. 1936	
	liczba budynk.	kubatura w 1000m³	liczba budynk.	kubatura w 1000m³
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	7 542	6 962	2 100	1 586
Gdynia	674	818	243	166
% % udział Gdyni w budownictwie Polski	8,9	11,7	6,8	10,5

Zestawienie to wskazuje, że aczkolwiek udział Gdyni w budownictwie Polski (budynki zakończone) jest bardzo wielki, w pólroczu 1936 jest nieco mniejszy, niż w roku 1935. Porównując pierwsze półrocza lat 1935 i 1936 stwierdzamy, że na terenie wszystkich miast w rozwoju liczby zakończonych budynków nastąpił wzrost o 2,0%, podczas gdy w Gdyni nastąpił wzrost o 12,6%; co do kubatury budynków, to zmalała ona na terenie Polski ogółem o 5,0%, podczas gdy w Gdyni wzrosła o 49,6%.



PORT W KRÓLEWCU.

Port w Królewcu — jest typowo prowincjonalnym portem dowozowym, obsługującym prawie wyłącznie swe naturalne zaplecze tj. Prusy. Lansowana przed pewnym czasem koncepcja odnośnie jego powiązania linjami żeglugi transatlantyckiej z portami innych kontynentów, wydaje się nie mieć dostatecznego uzasadnienia gospodarczego, które wypływa zarówno z warunków geopolitycznego Królewca, jak również z jego dotychczasowego wyposażenia technicznego. Głębokość kanału pomiędzy Piławą a Królewcem i przedłużenie jego rzeką Pregołą wynosi zaledwie 6—7 metrów, w najgłębszem zaś miejscu 8 metrów, co nie pozwala na zawijanie statków o większym tonażu, któreby miały ewent. utrzymywać komunikację transatlantycką. Największe statki, jakie spotyka się w Królewcu mają pojemność przeważnie nie przekraczającą 2.000 ton. Głównie jednak widzi się tam statki mniejsze, używane do żeglugi kabotażowej, która jest też zasadniczo uprawiana z pobliskiemi portami, jak z Elblągiem, Gdańskiem, Kłajpedą i innemi. Należy przytem zaznaczyć, że zasadniczą cechą obrotów towarowych Królewca jest import z Rzeszy Niemieckiej, jakkolwiek pewne ilości ładunków przywożone są także z pobliskich państw bałtyckich.

Rozwój portu królewieckiego na przestrzeni ostatnich lat przedstawia poniżej umieszczona tabela jego obrotu towarowego (w tonach):

	przywóz	wywóz	ogólny obrót
1931	914.252	718.900	1.633.152
1932	1.044.391	630.629	1.675.020
1933	1.429.619	720.966	2.150.585
1934	1.791.997	906.681	2.698.988
1935	1.973.507	940.395	2.913.902
1936*	1.745.615*	349.961*	2.095.576*

Mimo to w porównaniu do ogólnego obrotu towarowego za rok 1935 jest to cyfra stosunkowo wielka. wprost rekordowa. Zjawisko zwiększonego obrotu towarowego w Królewcu jest jednak dla nas zupełnie zrozumiałe, jako następstwo zmniejszonego ostatnio kolejowego tranzytu towarowego przez Polskę. Jak wiadomo na skutek trudności płatniczych za tranzyt przez Pomorze zdecydowały się Niemcy ostatnio swój ruch towarowy kierować więcej na drogę morską. Skutki tego przekierunkowania przewozu towarowego są właśnie uwidocznione w stale wzrastających cyfrach obrotowych portu w Królewcu, tak samo jak i w znacznie zwiększonym przewozie pasażerskim. który w roku 1936 — osiągnął między Rzeszą, Gdańskiem a Prusami Wschodniemi oraz Kłajpedą nienotowaną dotychczas cyfrę 250.000 osób.

Jeśli chodzi o modernizację portu zaznaczyć wypada, że odpowiednio do swoich potrzeb postępuje ona stopniowo, jednak nie w takiem tempie i zakresie jak w innych portach sąsiednich np. w Gdańsku i Gdyni. Z urządzeń posiada Królewiec 4 spichrze zbożowe (w tem 2 nowoczesne) o łącznej pojemności 100.000 ton, pozatem nieznacznych rozmiarów chłodnię portową, jak również kilka nowoczesnych elektrycznych dźwigów przeładunkowych. Sam przeładunek towarów odbywa się wszakże po największej części z jednego statku na drugi winczami okrętowemi. Długość nabrzeży portowych, która obejmuje 2 istniejące baseny oraz brzegi po obydwu stronach Pregoły wynosi łącznie 3 km.

POLITYKA TABOROWA UNITED BALTIC CORPORATION.

Z okazji nabycia przez United Baltic Corporation. utrzymującej również regularne połączenie pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Londynem, małego parowca linji Fred Olsena „Buena Vista“ Scandinavian Shipping Gazette podkreśla ciekawy fakt, że United Baltic Corporation nigdy nie zbudowała ani nie kupiła żadnego nowego statku, korzystając wyłącznie ze statków „przechodzonych“.

Towarzystwo to (anglo - duńskie), powstało na wiosnę 1919 roku, przejmując od duńskiej Wschodnio-Azjatyckiej Kompanji 3 parowce, przemianowane na „Baltabor“, „Baltannic“ i „Baltriger“. W owych czasach była konjunktura na przewóz emigrantów do Stanów Zjednoczonych i linja prosperowała jako dowozowa z poszczególnych portów wschodniego Bałtyku, oraz Gdańska do portów angielskich, dla przeokrętowania emigrantów na dalsze linje.

Ten początek — w postaci przejęcia parowców D. O. K., która już wówczas pozbywała się ze swej floty parowców, tworząc jednolitą flotę motorową, zaciążył na dalszej polityce towarzystwa w sprawie ewolucji jego tonażu. Scandinavian Shipping Gazette nawet twierdzi, że U. B. C. nigdy żadnej polityki w tym względzie nie miało, pismo jednak przyznaje, że w kupowaniu „second hand“ — tonażu była zdrowa myśl, że koszty budowy nowych statków są zbyt wysokie, ażeby być usprawiedliwionemi późniejszą eksploatacją statku.

Pismo przyznaje, że flota U .B. C.. złożona z samych second-hand ships jest jednakże znakomita, mimo, że jest bardzo niejednolita.

To też śmiało powiedzieć można, że towarzystwo tak postępujące jak U. B. C. posiada bardzo sprężystą i przystosowaną do swoich zadań na linjach politykę eksploatacyjną, tylko wykonuje ją bez programu budowy floty linjowej. Przy małej gęstości ruchu statków na linjach U. B. C. brak jednolitego typu statku nie odczuwa się jako wada, przeciwnie, ilość różnych statków co do wielkości, miejsc dla pasażerów, chłodni itd. pozwala w razie nasilenia ruchu, specjalnego ładunku, lub przeciwnie osłabienia ruchu pasażerów lub towarów stawić w odpowiednim kierunku odpowiedni statek linjowy, lub dodatkowy. Tak, na linji Anglja — porty Estonji i Łotwy towarzystwo zostało przy małych statkach, wprowadzając w ostatnich latach nawet mniejsze statki („Baltallinn“) aniżeli kursujące tam początkowo („Baltrader“, „Baltabor“). Na linji polskiej U. B. C. systematycznie zwiększało statki (z „Baltrigera“ na „Baltavię“ i „Baltarę“, następnie na „Baltonię“ i wreszcie na „Baltrover“ (ex „Dominica“ Furness Withy), największy ze wszystkich.

Nowo nabyty „Buena Vista“ jest w stosunku do „Baltrovera“ małym statkiem, mierząc zaledwie 2.000 t. brutto, ma on ograniczoną ilość miejsc dla pasażerów. Jest on dużym statkiem dla linji estońsko-łotewskiej w kierunku Londynu, natomiast dla linji polskiej U. B. C. zapewne posłuży jako statek dodatkowy oraz zastępczy w razie zmniejszonego ruchu, zwłaszcza w zimie.

BERNSTEIN LINE I RED STAR LINE OPIERAĆ SIĘ BĘDĄ RÓWNIEŻ O ROTTERDAM.

Połączenia regularne Red Star Line, a w ostatnich latach również wyłonionej z niej niemieckiej Bernstein Line pomiędzy Nowym Jorkiem a Antwerpją zasadniczo nie były rozszerzane aż do Rotterdamu, konkurenta Antwerpji. Ładunki przeznaczone do Rotterdamu

*) Cyfry podane za rok 1936 obejmują obrót przeładunkowy za pierwsze półrocze.

były wysyłane z przeładunkiem w Antwerpji na lichtugi.

Począwszy od stycznia 1937 r. statki obu wymienionych linij będą zawijać również do Rotterdamu, co jak się spodziewają, przyczyni się do wzmocnienia przewozów tych linij: dotąd bowiem przewożono do Rotterdamu niemal wyłącznie samochody amerykańskie, z przeładunkiem, obecnie, w ruchu bezpośrednim spodziewane jest pojawienie się drobnicy i pasażerów. Przykład ten wskazuje na znaczenie bezpośrednich połączeń, zwłaszcza zaoceanicznych.

ZWIĘKSZENIE RUCHU W PORTACH ANGIELSKICH.

W pierwszej połowie 1936 roku ruch zagraniczny portów angielskich zwiększył się dość znacznie: weszło bowiem ogółem z zagranicznych portów 39.191 statków z 55.647.268 t. r. n. pojemności wobec 38.354 statków z 54.602.751 t. r. n. w odpowiednim okresie ub. roku. Zwiększenie liczby statków wynosi 3,1%, zwiększenie tonażu na wejściu — 2,2%, z czego widać, że ożywił się więcej ruch małych statków.

Z ogólnego tonażu załadowanych statków przypada na dziewięć większych portów 68% tonażu, na wyjściu natomiast 58%.

Z dziewięciu większych portów zmniejszył ruch na wyjściu tylko Plymouth, na wyjściu zmniejszył się dość znacznie ruch węglowego portu Cardiff.

ZNACZNE OŻYWIENIE W PORTACH SZWEDZKICH W I PÓŁROCZU BR.

Żegluga zagraniczna portów szwedzkich zwiększyła się z 30.059 statków na wejściu i wyjściu z 17.263.262 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1935 r. na 32.548 statków z 19.019.244 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1936 roku. Zwiększenie obrotu tonażu w szwedzkich portach w żegludze zagranicznej w ten sposób wynosi okrągło 10%. Zwiększenie tłumaczy się zwiększeniem wywozu rudy, ogólnem ożywieniem przemysłowem Szwecji, oraz zwiększeniem ilości linjowych połączeń portów szwedzkich z zagranicą.

WZROST RUCHU OKRĘTOWEGO W PORTACH FINLANDJI.

W żadnym innym kraju nie daje się zaobserwować tak znaczne ożywienie ruchu okrętowego w portach jak w Finlandji w pierwszej połowie bieżącego roku, mimo nawet, że zima, której nasilenie największe na wodach Finlandji przypada na luty — marzec, należała tam w tym roku do ciężkich.

Weszło do portów fińskich w pierwszej połowie 1936 r. 4.602 statków handlowych o ogólnej pojemności 3.561.532 t. r. n., wobec 3.914 statków z 2.874.880 t. r. n. w odpowiednim okresie 1935. Wzrot tonażu na wejściu wynosi okrągło 20 procent, wzrost liczby statków jest mniejszy; więc średni tonaż statku na wejściu w tym okresie się zwiększył. Wzrost tłumaczy się ogólną konjunkturą gospodarczą Finlandji, którą bez przesady określić można jako świetną.

Na ruch zagraniczny przypadło na wejściu 3.028 statków z 2.195.372 t. r. n., na ruch kabotażowy 1.574 statków z 1.366.160 t. r. n.

Kolejność portów pod względem tonażu na wejściu była: Helsinki — 1.404.976 t. r. n., Kotka — 1.339.156 t. r. n., Viipuri i Trangsund — 914.067 t. r. n., Abo — 805.713 t. r. n., Björneborg wraz z Rafsö i Mäntyluoto — 344.116 t. r. n., Mariehamn — 153.471 t. r. n. We wszystkich tych portach tonaż ogólny się zwiększył, procentowo jednak względem odpowiedniego półrocza ubiegłego roku największą zwyżkę miały: Viipuri/Trangsund, Abo i Björneborg.

Pod względem kierunku ruchu pierwsze miejsce nadal zajmowała Anglja, dalej następowały: Szwecja, Niemcy, Danja, Estonja. — Procentowo względem I-go półrocza ub. roku najwięcej wzrósł ruch w kierunku Anglji, oraz Szwecji, najmniej w kierunku Niemiec.

PORT IXPILA.

Coraz częściej jest wymieniany zachodnio - finlandzki port Ixpila, który jest najgłębszym fińskim portem Botniki na północ od cieśniny Kvarken. Port ma 24-stopową redę i po ukończeniu pogłębiania, wykonywanego obecnie, przy nabrzeżach będzie 21 stóp. Długość nabrzeży wynosi 800 mtr. Wysyłając rocznie 700.000 mtr. kub. kopalniaków i 22.000 std. tarcicy port staje się również z roku na rok większym odbiorcą towarów importowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ ZACHOWANIA OSTROŻNOŚCI PRZY WCHODZENIU W KONTAKT Z HOLENDERSKIMI PRODUCENTAMI KWIATÓW.

Konsulat holenderski w Gdyni komunikuje, że poza licznymi bardzo poważnymi holenderskimi producentami kwiatów cebulkowych istnieje pewna ilość takich, którzy zupełnie nie zasługują na zaufanie. Rozwijają oni swoją krzywdzącą ogół działalność przeważnie zagranicą przyciągając klientelę za

pomocą publikacyj i ogłoszeń korzystnych ofert w czasopismach.

Byłoby w interesie ogółu przestrzec publiczność przed tymi niesumiennymi kupcami polecając jej, aby nie korzystała z tych zachęcających ofert przedtem nim nie zasięgnie odnośnych informacyj czy to u Agentów Dyplomatycznych i Konsularnych holenderskich, czy to w Departamencie Rolnictwa i Rybołówstwa w Hadze.

DOSTAWY ZIEMNIAKÓW DO PALESTYNY.

Import ziemniaków do Palestyny podlega cłom ruchomym, które zostają odpowiednio zmieniane w zależności od pory roku i tak: od 1. IV. do 15. VII, cło od 1 tony wynosi — ŁP. 3; od 16. VII. do 31. III — ŁP. 1. — Ponieważ cena detaliczna na ziemniaki na rynku palestyńskim wynosi około ŁP. 6,500 za tonę, widoki zbytu są niepomyślne, zwłaszcza w okresie od 1. IV. do 15. VII, kiedy opłaty celne, frachtowe, wyładunkowe i zwózkowe wynoszą dla ziemniaków z Polski ŁP. 5,100 od tony.

Pod względem kalkulacji i opłacalności eksport może być brany w rachubę jedynie w sierpniu, wrześniu i październiku, gdy cło jest niższe. Widoki eksportu dla ziemniaków polskich w miesiącach jesiennych są również niewielkie, jednak należy zaznaczyć bowiem, że uprawa ziemniaków w Palestynie poczyniła duże postępy i gospodarstwa mieszane w osiedlach rolnych przeznaczają dużo ziemi pod uprawę ziemniaków, tak, że w wyniku tego import do Palestyny się zmniejsza, nawet z pobliskiego Cypru.

WARUNKI ZBYTU RYB W PALESTYNIE.

Palestyna jest stałym odbiorcą ryb słodkowodnych. Obok Syrji, Egiptu i Iraku, ryby słodkowodne importowane są również z Austrji, Jugosławji, Rumunji i Węgier.

Import świeżych ryb z Jugosławji i Rumunji odbywa się w sposób następujący: — Ryby świeże w specjalnie przeznaczonych do tego kadziach z wodą słodką, kierowane są zazwyczaj z Jugosławji i Rumunji do portu w Konstancy. W Konstancy są one przeładowywane na statki zaopatrzone w specjalne do tego celu przygotowane na pokładach statków baseny z wodą słodką. Ponieważ przejazd z Konstancy do Palestyny trwa od 4-ch do 5-ciu dni, w przeciągu tego czasu i przy użyciu aparatów tlenowych starano się utrzymywać ryby przy życiu. Mimo tych zabiegów ok. 50—60% nie pozostawało przy życiu. Przekonano się, iż silne nagrzewanie się wody oraz brak dopływu świeżej, było powodem śnięcia ryb. Dlatego w bież. roku wprowadzono stałe oczyszczanie wody przy pomocy pomp i filtrów. Dla utrzymywania odpowiednio niskiej temperatury i jakby odświeżania wody, wkłada się do basenu pewną ilość lodu. W wyniku tych ulepszeń i podczas transportu zasypia obecnie około 10 — 20 proc. ryb, które niezwłocznie są wyjmowane z basenu przechowywane w chłodni i następnie sprzedawane w Palestynie, jako ryby śnięte, zdatne do spożycia.

Import ryb śniętych do Palestyny odbywa się w sposób nader ciekawy. Do tego rodzaju eksportu do Palestyny w roku bieżącym przystąpiła Rumunja, według specjalnych wskazówek Państwowego Urzędu Rybnego w Rumunji.

Ryby śnięte, na podstawie wspomnianych przepisów o pakowaniu i przechowywaniu ryb, przeznaczonych do krajów ciepłych, — przewożone są w lodzie. Ryby pakowane są do skrzyń drewnianych, długości 1,25 m. szerokości 75 cm, wysokości 50 cm. Wewnątrz skrzynie są wyściełane grubą i mocną rogożą. Dno skrzyni pokrywa się grubą warstwą mielonego lodu t. zw. matowego.

Ryby są układane na lodzie do góry brzuchem, następnie każdą warstwę ryb przekłada się warstwą mielonego lodu, aż do wypełnienia skrzyni, poczem całość przykrywa się rogożą. Po zamknięciu skrzynki, ściąga się ją żelaznemi obręczami, poczem jest ona gotowa do transportu. Skrzynia w ten sposób zapakowana mieści w sobie przeciętnie 60 — 75 kg ryb netto. Skrzynki winny być ładowane do wagonów z chłodniami, zaś transport kolejowy winien przybywać do portu w Konstancy w dniu odejścia statku, ażeby uniknąć przechowywania transportu w magazynach a nie chłodniach.

Cło w Palestynie od ryb wynosi 5 milsów — 0,133 złp. od kilograma. Palestyńskie władze celne odliczają 20 proc. na opakowanie i lód.

Żywe karpie importowane są z Jugosławji i Rumunji, w sposób wyżej określony przez Konstancę. Cena hurtowa wynosi 120 milsów za kilogram — 3,18 zł, a za 1 rotel — 9,15 zł, — hurt, cena rynkowa we czwartki i piątki — 480 do 520 milsów za rotel (za 1 rotel detal ca 13,30 zł, czyli kg 2,88).

Żywych szczupaków na rynku palestyńskim niema, cena śniętych wynosi 150 milsów za rotel w sprzedaży hurtowej, w detalu — od 180 do 200 milsów, za rotel.

Ceny ryb, które w drodze zasypiają w basenach i które były przechowywane w chłodniach, kalkulują się w Palestynie od 170 do 180 milsów za rotel.

Ceny ryb śniętych, przesyłanych w skrzynkach opisanych jak wyżej, kalkulują się — 150 milsów za rotel (1 funt pal. a 100 milsów — 26,60 zł.)

Przy eksporcie karpi i szczupaków śniętych, Rumunja zwraca szczególną uwagę, aże-

by oczy ryb, przy ich pakowaniu do skrzyń, były obficie przesypywane lodem.

Obok importu ryb żywych i śniętych istnieją możliwości zbytu również ryb wędzonych. Zwłaszcza import piklingów, sielaw flądег i t. zw. „Kipperharings", mógłby mieć w Palestynie powodzenie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 SIERPNIA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Według informacyj prasowych wstrzymany został przydział dewiz na zapłatę importu z Francji. Zarządzenie to wynika z wyczerpania kwot dewiz, pochodzących z eksportu argentyńskiego do Francji.

Zarządzeniem z dnia 20. 7. 36 r. został uregulowany przywóz produktów naftowych przy jednoczesnem wydaniu zakazu wywozu płynnych paliw.

BRAZYLJA. Dla ułatwienia eksportu rząd brazylijski wprowadził zwroty ceł przy wywozie od importowanych surowców oraz zwrot ceł za opakowanie przy wywozie konserw mięsnych, owocowych i jaj.

BELGJA. Z dn. 7. 8. 36 r. włączony został import kartonu zwykłego do systemu kontyngentowego (poz. 724).

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10. 8. 36 r. obowiązują dopłaty celne: dla pszenicy 2 kc. (dotychczas 10), żyto — 20 (22), jęczmień — 32 (34), owies — 19 (21).

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20. 7. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz sadzy z poz. ex 605.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 30. 7. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz melasy z poz. 21 i surowych buraków ex poz. 44b.

Stosownie do wymiany not między rządami czechosłowackim a jugosłowiańskim (Zb. Zak. nr 234/36) będzie w rb. obowiązywać stawka konwencyjna kc. 15, na śliwki jugosłowiańskie z pozycji 37a/6 betta, już od 1. 8. br. (w roku ub. od 15. 8. do 31. 8. br.)

DANJA. Wykaz opłat importowych od zbóż, obowiązujący od 8. 8. 36 r., znajduje się w P. I. E.

EGIPT. Ze względu na zarządzenia wydane w stosunku do przywozu bawełny i tkanin ze sztucznego jedwabiu z Japonji został wprowadzony przy imporcie z innych krajów obowiązek dołączenia przy transportach świadectw pochodzenia.

EKWADOR. W drodze dekretu rządowego została wprowadzona w Ekwadorze reglamentacja dewizowa.

Na różne rodzaje papieru wprowadzona została 50%-owa dopłata celna przy imporcie z Japonji, Kanady, Trinidad, Szwecji, Z. S. S. R., Finlandji, Indyj Brytyjskich i Norwegji, ze względu na to, że przywóz z tych krajów przewyższa wywóz z Ekwadoru do nich o więcej niż 30%.

FILIPINY. Zamierzona jest podwyżka stawek celnych o 100%, zwłaszcza w stosunku do towarów, które konkurują z towarami amerykańskiemi.

GRECJA. Dekretem z dn. 31. 7. 36 r. wprowadzony został dodatkowy kontyngent dla tkanin wełnianych z Niemiec w wys. 45.000 kg.

Na zasadzie zarządzenia Min. Finansów z 1. 7. 36 r. została utworzona przy Banku Greckim specjalna komisja, która rozstrzygać będzie kwestje udzielania pozwoleń przywozowych na towary listy B (towary importowane na zasadzie kompensaty) z krajów, z któremi Grecja, posiadając układy clearingowe, ma bierny bilans handlowy. Do krajów tych zaliczone zostały: Czechosłowacja, Austrja, Węgry, Szwajcarja, Belgja.

HISZPANJA. Na drugą dekadę sierpnia mnożnik celny ustalono na 137,75.

HOLANDJA. Przedłużono kontyngentowanie:

	Bież. okres skontyng.	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Woda amoniakowa	1.7.36—1.7.37	1934 r.	100% wagi netto
Benzol oraz produkty pochodne, służące do napędu motorow.	1.7.36—1.7.37	1.10.34—1.10.35	100% wagi netto
Saletra chilijska	1.7.36—1.7.37	1932/33	100% wagi netto
Azotniak wapn.	1.7.36—1.1.37	1933/34	100% wagi brutto
Nawozy sztuczne azotowe	1.7.36—1.7.37	1.7.32—1.5.33	30% wagi brutto
Superfosfaty	1.7.36—1.10.36	1.5.35—1.5.36	60% wagi brutto
Koszule męskie	1.7.36—1.6.37	1930/31	30% wart.

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Siatki żelazne	1934/5	80% pow. w m²
Siatki z in. metali	1934/5	80% wagi brutto
Węże gumowe	1.8.34—1.8.35	100% długości w m.
Opony i dętki rowerowe	1929/30/31	25% sztuk
Rowery	1934	100% sztuk
Ramy rowerowe	1934	40% sztuk
Części i przybory do rowerów	1934	40% wagi brutto
Lampki elektryczne do rowerów	1934	40% sztuk
Makuchy kokosowe	1.7.31—1.7.33	30% wagi brutto
Makuchy inne	1.8.35—1.8.36	100% wagi brutto
Wyroby kokos.	1.12.34—1.8.35	100% wagi brutto
Szkło wodne	1934	60% wagi brutto

Z dn. 1 lipca rb. skontyngentowany został wwóz przędzy lnianej (nieskręcanej) do Holandji.

Okres skontyngentowania — 1. 7. 36 — 1. 10. 36. Okres bazowy — 1935 r.

Ustawowy przydział kontyngentu — 50% przeciętnego, trzymiesięcznego przywozu brutto z okresu bazowego.

Pozycja statystyki holenderskiej — 693.

IRAK. Wprowadzony został ze względu na przywóz japoński, przepis o obowiązkowem przedkładaniu świadectw pochodzenia na wyroby bawełniane, jedwabne i ze sztucznego jedwabiu.

JAPONJA. Wprowadzony został zarządzeniem z dnia 25. 7. 36 r. system licencyjny przy wywozie wełny, również gremplowanej i czesanej, odpadków oraz dywanów.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

TRZY LATA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

(Z powodu wydania sprawozdania Morskiego Urzędu Rybackiego i Morskiego Instytutu Rybackiego za lata 1933-1935).

Świeżo ukazało się wysoce interesujące, starannie opracowane i zaopatrzone w liczne tablice statystyczne wydanie: „Polskie Rybołówstwo Morskie". Sprawozdanie szóste, lata 1933 — 1935.

Trzy lata w rozwoju naszego rybołówstwa morskiego — to okres duży, a nawet bardzo duży, ze względu na szybką ewolucję jak samego rybołówstwa morskiego rozwijającego się pod polską banderą, tak i handlu rybami morskiemi i przemysłu przetworów rybnych, który właśnie w ostatnich trzech latach poczynił na naszem wybrzeżu postępy o rozmachu iście amerykańskim. Ostatnie trzylecie — to okres intesyfikacji połowów, przy szybszym jeszcze, bo przed trzema laty niedostatecznym, — rozwojem przemysłu przeróbki surowca rybnego na wędzony towar, oraz konserwy.

Szczęśliwa myśl zaopatrzenia sprawozdania trzyletniego w ilustracje, jak i dopasowania treści sprawozdania do najogólniejszych zainteresowań czytelników, bez uszczerbku dla ścisłości i powagi sprawozdania dała niezmiernie pożyteczną książkę podręczną. którą czyta się jak romans, zawierający jednocześnie wszystkie materjały statystyczne i porównawcze niezbędne dla poważniejszych badań. Z treści tego sprawozdania widzimy jak daleko już jednak jesteśmy w rozwoju spraw rybołówczych, jak wszystko dojrzało już dobrze do obecnego stanu tych spraw i jak konieczny i naturalny będzie dalszy rozwój jak połowów dalekomorskich i bałtyckich, tak i pogłębianie handlu i konsumcji ryby w kraju.

Wydanie składa się z dwu części: pierwszej, większej poniekąd głównej, obejmującej całokształt spraw rybackich, handlu i przemysłu rybnego i mniejszej, dodatkowej obejmującej sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego.

Żeby dać pojęcie o wszechstronności treści głównej części wystarczy wymienić tematy opracowane w tej części: rybacy i stan gospodarczy ich — do str. 12, zapomogi i pomoc dla rybaków, majątek rybacki, statki, wypadki na morzu i straty rybackie do str. 21, miejsca połowów, nowe narzędzia połowów (omówienie połowów włókiem i t. zw. „tuków") do str. 22. Rybołówstwo przybrzeżne, uprawianie i wydajność połowów, połowy poszczególnych gatunków ryb, do str. 28.

Dalej do str. 26 omówione są połowy poszczególnych gatunków z nadzwyczaj pouczającemi djagramami dla poszczególnych gatunków i odpowiednim komentarzem w tekście. Rybołówstwo dalsze i dalekomorskie, omówione są na str. 36-41. Najciekawszą dla ogółu jest dalsza treść: przemysł i handel, przetwórcze zakłady na wybrzeżu, wędzenie i koszty przeróbki, nabywanie surowca i sprzedaż przetworów, spółdzielnie i kupcy, wywóz do Gdańska, wywóz zagranicę, handel rybą zagraniczną, spożycie ryb — do str. 57. — Ta część sprawozdania ma treść ujętą bardzo żywo. niektóre części sprawozdania dotyczącego handlu surowym i wędzonym szprotem są o napięciu niemal dramatycznem, przedstawiając bezstronnie dzieje rzeczywiście dramatycznej walki o cenę surowca rybnego w okresie obfitych połowów szprota i wahań cen na surowiec rybny w tym okresie.

Sprawozdanie przyznaje (na str. 48) że „gdyby w przyszłości położenie na rynku surowca nie uległo poprawie, było krzywdzące dla rybaków i tamujące równocześnie rozwój przemysłu, to wypadnie wydać zarządzenie urzędowe dla usunięcia niedomagań rynku".

Nie mniej niż 17 tablic statystycznych stanowi niezbędne i rzeczowe uzupełnienie tekstu sprawozdania. Szkoda tylko, że w tablicach statystycznych w przeciwieństwie do djagramów tekstu nie nawiązano łączności do lat z przed roku 1933. Gdyby podana była w tych tablicach naprzykład średnia z poprzedniego trzechlecia i liczby dla roku 1932, toby każdy czytelnik sprawozdania, nie uciekający się lub nie mogący uciekać się do poprzednich sprawozdań, otrzymałby jasny obraz stosunku rozwojowego połowów ostatniego trzechlecia do lat poprzednich.

Sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego obejmuje sprawy wchodzące w zakres działania Instytutu: badania i próbne połowy, statki instytutu, kształcenie rybaków i pracowników, wydawnictwa, stowarzyszenia i pomoc dla rybaków, budowa statków, wyciąg statkowy, rynek rybny, Hala i Chłodnia Rybna, składy śledziowe, propaganda spożycia. KLT.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU SIERPNIU.

(na podstawie danych Związku Eksporterów ziemniaków).

W miesiącu lipcu zapasy ziemniaków zetów wcześniejszemi odmianami ziemniaków szłorocznych zostały zupełnie zużyte, wobec czego w miesiącu sierpniu dokonywano obronowych.

Zbiory tegoroczne nie są jeszcze ustalone, ani co do ilości, ani co do jakości. Według opinji rolników, zbiory tegoroczne zapowiadają się gorzej ze względu na nadmiar opadów atmosferycznych, oraz na niepoprawiającą się pogodę. Ziemniaki naogół są wodniste, co utrudniać może ich przechowanie. Rolnicy nie dokonują jeszcze zbiorów i zajmują bardzo wyczekujące stanowisko co do cen.

Eksporterzy nawiązali kontakt z krajami zamorskiemi jak Argentyna, Urugwaj i Brazylja i mają możność dostarczenia tamże większych ilości ziemniaków. Jest to jednak próba, której powodzenie zależy nietylko od eksportera, ale i od konjunktury, sztucznie regulowanej przez rynki odbiorcze dumpingowemi zarządzeniami. Irlandja wypłaca bez względu na kalkulację swym eksporterom zł 23,— na tonie premji eksportowej, Holandja około zł 3,— na kwintalu, również inne kraje wypłacają premje eksportowe i to za ziemniaki jadalne jak i sadzeniaki. W tych warunkach polski towar jest mało konkurencyjny, chociaż jakościowo nie ustępuje zagranicy.

Rynki europejskie zgłaszają zapotrzebowanie na sadzeniaki, jednak polscy eksporterzy ostrożnie podchodzą do zawierania umów, gdyż sytuacja cen nie jest ani u nas, ani zagranicą wyjaśniona.

Mimo dość późnej pory, dotychczas z Gdańskiem nie uzgodniono ceny na dostawy jesienne. Rolnicy jak i kupcy zdradzają z tego powodu pewne zaniepokojenie, gdyż Gdańsk w jesieni może konsumować ziemniaki z własnych zbiorów.

Ceny płacone producentom za sadzeniaki eksportowe wahają się od zł 5,50 do zł 9,— za 100 kg w zależności od odsiewu, odmiany i jakości.

Za ziemniaki jadalne producenci żądają zł 3,— do 3,50 za 100 kg loko stacja załadowania.

Na rynkach lokalnych w obrocie detalicznym za ziemniaki z nowych zbiorów płacono zł 4,— do 5,— loco spożywca.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	21. 9.	**Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)**	s/s CAPELLA*	23. 9.
s/s CIESZYN*	28. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	30. 9.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri	s/s E. RUSS	20. 9.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	s/s CHR. RUSS	ok. 23. 9.
—		**3) Wasa, Oulu**	s/s CREMON	26. 9.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	3. 10.	**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	21. 9.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	23. 9.
s/s CIESZYN*	28. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	30. 9.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	2. 10.
s/s SKJOELD	20. 9.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		ŁOTWA		
s/s HERO* lub subst. (via Bremen)	21. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO* lub subst.	21. 9.
s/s LEANDER lub subst.	28. 9.	co tydzień	s/s LEANDER lub subst.	28. 9.
s/s SKJOELD	20. 9.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
s/s ANNA GRETA	27. 9.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	30. 9.
	11. 10.	co 1—2 tygodnie		14. 10.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	27. 9.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	30. 9.
	11. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie		14. 10.
s/s MARIEHOLM*	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	26/28. 9.
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s RURA	21. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	23. 9. 7. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	26/28. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	28/29. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	28/29. 9.
s/s BLENDA	21. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	23. 9. 7. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON s/s LIBAU	21. 9. 28. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LIBAU	21. 9. 28. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW s/s VICTOR l. s. s/s OLGA l. s.	19. 9. 22. 9. 28. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s TCZEW s/s VICTOR l. s. s/s OLGA l. s.	19. 9. 22. 9. 26. 9.
		Bremen		
s/s HERO lub subst.	21. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERO lub subst. via Ryga	21. 9.
s/s LEANDER* lub subst.	28. 9.		s/s LEANDER* lub subst.	28. 9.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	23. 9. 30. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	24. 9. 1. 10.
		Kopenhaga		
s/s MEKNES*	29. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 24. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I	ok. 27. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	21. 9. 5. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	21. 9. 5. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA m/s BRAVI	21. 9. 28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA m/s BRAVI	21. 9. 28. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN s/s URSA	22. 9. 6. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN s/s URSA	28. 9. 12. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	20. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	24. 9.
s/s BALTROVER*	27. 9.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	1. 10.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	20. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	24. 9.
s/s LWÓW*	27. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	1. 10.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s EGHOLM	24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s EGHOLM	24. 9.
s/s HELDER l. s.	26. 9.	**Leith/Grangemouth**	s/s HELDER l. s.	19. 9.
STATEK	3. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	oczek.
		co tydzień		
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s LINDENAU	ok. 22. 9.	co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE lub subst.	23. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE lub subst.	23. 9.
s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.
		Rotterdam		
s/s PUCK	22. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	23. 9.
s/s CHORZÓW	22. 9.	co tydzień	s/s CHORZÓW	30. 9.
s/s NEREUS lub subst.	24. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NEREUS lub subst.	24. 9.
s/s OREST lub subst.	26. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST lub subst.	26. 9.
s/s BUTT	21. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 9.
s/s BUSSARD	1. 10.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	1. 10.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 25. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 25/27. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	22. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	23. 9.
s/s HEL	29. 9.	co tydzień	s/s HEL	30. 9.
s/s BUTT	21. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 9.
s/s BUSSARD	1. 10.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	1. 10.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s VERBORMILIA	23. 9.
		co 3 tygodnie		
		Antwerpja		
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	22. 9.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	23. 9.
	6. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		9. 10.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MEKNES*	29. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	ok. 23. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SEBU	ok. 23. 9.
		Porty Sycylji		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
m/s SCANIA	5/6. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND	29. 9. ok. 16. 10.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND*	1/3. 10.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VERBORMILIA	23. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT	24. 9.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	29/30. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY*	29. 9. 15. 10.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* m/s PIŁSUDSKI*	23. 9. 6. 10.
s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY* s/s SCANSTATES*	26. 9. 3. 10. 10. 10.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SAGAPORACK* s/s SCANPENN* s/s CLIFFWOOD	22. 9. 29. 9. 6. 10.
s/s SEBU	ok. 23. 9.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SEBU	ok. 23. 9.
m/s LIMA	ok. 22. 9.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	30. 0.
s/s EQUATOR s/s AURA	28. 9. 13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s REGULUS m/s PARA	20/22. 9. 1. 10.
s/s PUŁASKI*	9. 11.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI* STATEK pocz. października s/s KOŚCIUSZKO*	16. 9. 20. 10.
m/s KAAPAREN	23. 9.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama** (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ATREUS s/s ANTILOCHUS s/s TITAN	19. 9. 17. 10. 14. 11.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
m/s TOLEDO m/s STUREHOLM	25. 9. 5. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s STUREHOLM	ok. 17. 10.
s/s CITY OF OMAHA s/s HYBERT	27. 9. 27. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA s/s HYBERT	27. 9. 27. 10.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

Statki oczekiwane w Gdyni

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na linji regularnej. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

23 września:

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SEBU lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s AMALIENBORG po drzewo, PAM.
s/s AIRISTO po węgiel, MEW.
s/s FINLAND, po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VIKING po drzewo, PAM.

24 września:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s EGHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SINT ANNALAND po węgiel, MEW.

25 września:

m/s TOLEDO lin. z portów Gulfu tylko dla wyladowania. Bergenske.
m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do południowej Finlandji. Lenczat.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s JAN po cukier, Behnke & Sieg.
s/s SYGGY z fosforytami, Pantarei.
s/s KJÄRREFJORD z wypałkami pirytowemi, Behnke & Sieg.
s/s ELLAVORE ze złomem i tow., PAM.
s/s SYLVIA, po węgiel, MEW.
s/s BELGIEN po węgiel, MEW.
s/s KALEVA po węgiel, MEW.
s/s RIBERSBORG po węgiel. MEW.
m/s MONIA po węgiel, PAM.
s/s FIDALGO ze złomem, PAM.

26 września:

s/s CLIFFWOOD lin. z Nowego Yorku tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s CREMON lub subst. lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.
m/s PIONIER I, lin. z Kopenhagi ze złomem, PAM.
s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s OREST lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HELDER lub subst. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

27 września:

s/s CITY OF OMAHA lin. z portów Gulfu: N. Orleans, Houston, Galveston, dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasaż. i wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.

28 września:

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LEANDER lin. lub subst. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EQUATOR lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s LIBAU lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
m/s BRAVI I lin. z portów wschodniej Norwegji, dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s MARIE FERDINAND, po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s VALDARNO po węgiel, Polbrob.

29 września:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku, Montreal, Halifax z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Am. L. Ż.
s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Sc. Line.
s/s MEKNES lin. z Havre/Kopenhagi w drodze do Leningradu, PAM.
m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Lew. Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
m/s LIMA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires. PAM.
s/s E. RUSS lub subst. lin. z Hamburga, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LOTHAR z asfaltem. Behnke & Sieg.
s/s BOTHAL po cukier, Behnke & Sieg.
s/s EDERA po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s FIDALGO po wyład. złomu w Gdyni — po węgiel, Bergenske.

NOWE TRUDNOŚCI DLA HANDLU IMPORTOWEGO GDYNI.

Zarządzeniem Komisji Dewizowej z dnia 21 sierpnia br. (okólnik nr 14 — dz. IV pkt. 5) wprowadzony został przepis, obowiązujący od dnia 1 września br., że wnioski o przydział dewiz winny opiewać na nazwisko importera, który jest wymieniony w pozwoleniu przywozu. Od zasady tej dopuszczone jest odstępstwo tylko wtedy, o ile w pozwoleniu przywozu zostało przez Centralną Komisję Przywozową zaznaczone, że towar został sprowadzony za pośrednictwem firm i osób trzecich i że przekaz za ten towar ma być dokonany nie przez firmę lub osobę, na którą wystawiono pozwolenie przywozu, lecz przez firmę lub osobę, za pośrednictwem której towar został sprowadzony. Przepis ten utrudni niezmiernie pracę firmom prowadzącym handel importowy w Gdyni na większą skalę.

Zarządzenie zawarte w odnośnym okólniku przeoczyło okoliczność, że większość pozwoleń przywozu jest udzielana firmom w kraju, które nie importują towarów wprost z zagranicy, lecz kupują towary zagraniczne na ich pozwolenia u importerów, osiadłych w porcie morskim, sprowadzających odnośne towary do portu w większych ilościach, i dopiero stąd rozprowadzają je do hurtowników w mniejszych partjach. W ten sposób prowadzony jest import owoców południowych, towarów kolonialnych, tłuszczów jadalnych, ziaren kakaowych, śledzi, tłuszczów technicznych, skór surowych itd., w imporcie których jest Gdynia najwięcej zainteresowana. Import tych towarów dokonywany jest przeważnie we własnem imieniu. Rozliczanie się importerów z załadowcami następuje bezpośrednio przez firmy gdyńskie.

Importerzy Gdyńscy w działalności swej posługują się przy cleniu towarów zagranicznych zarówno pozwoleniami przywozu, które otrzymują z Ministerstwa Przemysłu i Handlu na swoje imię, jak również pozwoleniami przywozu, swoich klientów stałych i niestałych. Ten stan rzeczy umożliwiał im prowadzenie importu w sposób elastyczny i był korzystny także dla firm krajowych. Ostatnie bowiem miały możność obejrzenia sobie towaru zagranicznego w porcie przed ostatecznem załatwieniem transakcji dobrania tegoż i wolny wybór importera. W ten sposób firmy krajowe unikały ryzyka zepsucia się towaru przed jego nadejściem do portu itd., gdyż wszelkie ryzyko ponosił właściwy importer gdyński. Po wydaniu zarządzenia, o którem na wstępie mowa, firmy krajowe nie mogą mieć już tej swobody przy kupnie towaru zagranicznego, jak dotychczas.

Przecież w momencie składania podania o przywóz towaru zagranicznego do Centralnej Komisji Przywozowej, mniejsze firmy krajowe nie wiedzą z góry u jakiej firmy importowej gdyńskiej zakupią potrzebne im towary i zrealizują swoje pozwolenie przywozu. Jakże więc mogą one prosić Centralną Komisję Przywozową przy składaniu podania o przywóz o umieszczenie w wydać się mającem pozwoleniu przywozu firmy lub osoby, która ma uskutecznić przekaz dewiz zagranicę. Umieszczenie podobnej klauzuli w pozwoleniu przywozu wyklucza swobodę ruchu i zdaje daną firmę na łaskę importera.

Również nie można wymagać od importerów gdyńskich, aby zamawiali zagranicą i sprowadzali do portu towar dopiero wtedy, gdy firmy krajowe przedstawią im pozwolenie przywozu z wskazaniem ich pośrednictwa gdyż nie byliby nigdy konkurencyjni z firmami pobliskich portów zagranicznych, które mają towar w składach konsygnacyjnych w tych portach bądź też w składach celnych lub w Strefie Wolnocłowej w Gdyni, mogłoby z łatwością i szybciej obsłużyć firmę krajową niż importer gdyński. Nie leży to przecież w interesie rozwoju handlu importowego Gdyni, gdyż utrudnia stworzenie w naszym porcie bazy rozdzielczej na towary zagraniczne i sprowadzić może jego działalność jedynie do roli portu przeładunkowego.

Wynika z powyższego, że wydane zarządzenie powinno być w stosunku do importerów, pracujących w porcie morskim cofnięte, gdyż zahamuje rozwój handlu importowego w Gdyni i przyczynić się może do likwidacji niektórych przedsiębiorstw już istniejących.

Kronika

POKRZYWDZENIE GDYNI PRZY PODZIAŁACH KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Z ogólnej ilości kontyngentu na herbatę (z kolonij angielskich), który wynosił przeszło 160 ton, otrzymała Gdynia ostatnio przydział jedynie na 3610 kg i to jeszcze łącznie z okręgiem, podczas, gdy Warszawa otrzymała 36 proc. ogólnego kontyngentu a Gdańsk 33% W podobny sposób potraktowana została Gdynia przy podziale kontyngentu na kawę z kolonij angielskich i na kawę z Belgji, gdzie zamiast 14 proc. jak to wynika z jej udziału w ogólno — polskim przywozie kawy, otrzymała przydział zaledwie w wysokości 8 proc. ogólnych kontyngentów przywozowych. W ten sposób handel importowy gdyński został ponownie pokrzywdzony.

NOWY TRANSPORT KAWY NIEBIESKIEJ.

Dnia 28 września zawinie do Gdyni s/s Kraków, który przywiezie większe ilości kawy niebieskiej z portów Ameryki Środkowej.

POMARAŃCZE AFRYKAŃSKIE NADEJDĄ DO GDYNI.

Jedna z firm importowych Gdyni pertraktuje od dłuższego czasu z firmami francuskiemi o dostawę pomarańcz afrykańskich wzamian za eksport polskich artykułów do Unji Południowo — Afrykańskiej. Przedstawiciel firmy gdyńskiej wyjechał specjalnie w tej kwestji do Paryża, gdzie nastąpić ma ostatecznie uzgodnienie i podpisanie kontraktów.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu importowym towarów kolonialnych nie zaszły żadne zmiany na lepsze. Na skutek niereguralnego podziału kontyngentów przywozowych, co w konsekwencji pociąga za sobą zamieszanie w dowozie towarów z zagranicy.

Kawa surowa.

Stare zapasy kawy brazylijskiej — „Rio 7“ i gat. „Capitania“ są wyczerpane. Jedynie Gdańsk posiada jeszcze pewne ilości kawy tych gatunków i sprzedaje je po cenie zł 4,20 — 4,28 za 1 kg za „Rio 7“ i zł 4,30 — 4,35 za gat. „Capitania“, podczas, gdy w pierwszych dniach bm. kawa ta sprzedawana była „Rio 7“ po cenie zł 4,05—4.10 za 1 kg, a gat. „Capitania“ po cenie zł 4,25 — 4,30 za 1 kg.

W gdyńskich magazynach portowych są natomiast jeszcze pewne ilości kawy brazylijskiej gat. „Santos“, którą sprzedaje się po cenie 4,85 — 5,00 zł za 1 kg, wobec 4,60 — 4,70 zł osiąganych w pierwszej dekadzie bm.

Kawy niebieskiej jest dostateczna ilość, wobec czego ceny utrzymane są na jednym poziomie od dłuższego czasu.

Herbata.

Tendencja na herbatę bardzo mocna, a zapasy herbaty są prawie wszystkie wyczerpane. Niektóre tylko firmy importowe posiadają drobne ilości tego towaru i utrzymują cenę na bardzo wysokim poziomie. Ponieważ kontyngent przywozowy na herbatę z kolonij angielskich został już podzielony, należy przypuszczać, że w najbliższym czasie zostaną oclone ilości herbaty ceylońskiej, zalegające w składach celnych w Gdyni i wpuszczone do wolnego obrotu.

Korzenie.

Zapotrzebowanie na pieprz zaczyna się nieco ożywiać. Pomimo to jednak ceny utrzymane są na poprzednim poziomie.

Jest natomiast duże zapotrzebowanie na ziele angielskie i na cynamon „Vera“ oraz „Lignea“. Towaru tego brak jest w Gdyni.

Masło i Ziarna Kakaowe.

Tendencja na masło kakaowe zwyżkowa, a to z powodu zwyżki ceny na surowiec kakaowy. Cena na masło kakaowe waha się obecnie od 3,75 — 3,85 zł za 1 kg. Zwyżka wynosi 15 groszy na kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało w zakupie na rynkach zagranicznych o 4 sh. na 50 kg, tj. cena za ten artykuł waha się obecnie zagranicą od 35 — 36 sh. za 50 kg. W Gdyni płaci się za 1 kg ziarna loco magazyn portowy towar oclony — 2,05 — 2,15 zł.

Konserwy rybne.

Zapotrzebowanie na konserwy rybne wskutek podwyżki cła przywozowego, która pociągnęła za sobą podwyżkę ceny towaru zmalało zupełnie. W handlu tymi artykułami panuje zatem prawie zastój.

Oliwa jadalna.

Zapotrzebowanie na oliwę francuską zaczyna się nieco ożywiać a to wskutek obniżki ceny o 30 — 40 gr. na kg. Natomiast nie ma zupełnie reflektantów na oliwę palestyńską, oraz hiszpańską.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Druga dekada września br. nie wykazuje poważniejszych transakcyj na rynku owocowym w Gdyni.

W tych dniach nadszedł do Gdyni s/s „Gala“ transport 1.500 skrzyń cytryn włoskich „Verdelli“ dla różnych importerów w kraju. Spodziewany jest dalszy transport 1.800 skrzyń cytryn tego samego gatunku, który ma nadejść s/s „Broholm“.

W tym czasie kończy się okres cytryn „Verdelli“ a za 4 — 5 tygodni zaczną się zbiory cytryn gatunku „Prima Fiore“ i w związku z tem obecna cena cytryn zwyżkowała.

Dnia 18 bm. ma nadejść do Gdyni s/s „Canada“ transport pomarańcz kalifornijskich w wysokości 16 do 18.000 skrzyń.

W czasie od 5 do 15 września br. wystawiły ogółem przedsiębiorstwa aukcyjne 5.012 skrzyń cytryn włoskich, z czego 112 skrzyń wystawiono, jako towar nieclony.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 9 bm. przetarg wystawiając 4.900 skrzyń cytryn włoskich ze s/s „Lewant“.

Z powyższej partji wycofano, z braku nabywców 1,270 skrzyń. Za pozostałe 3.630 skrzyń osiągnięto cenę 51 — 54 zł na skrzynię. Towar podzielony był na partje po 20, 50, 100, 200 i 250 skrzyń.

Przetarg odbył się przy udziale 20 kupców z Gdyni, Gdańska i głębi kraju.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
wystawiły do przetargu w dniu 10 bm. 112 skrzyń cytryn włoskich nieclonych ze s/s „Algarse".

Towar sprzedano w całości w czterech partjach po 28 skrzyń. Za towar uzyskano cenę 39 i 39,25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 8 kupców z Gdyni, Gdańska, Katowic i Drohobycza.

Gdyńskie targi Owocowe S. A.
przetargu w tym okresie nie urządziły.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Italja.

W związku z ostatniemi wypadkami w Hiszpanji wzrosło zainteresowanie rynkiem włoskim.

Sytuacja na tym rynku wyrażała się w początkach sierpnia mocną tendencją na migdały sycylijskie, która przerodziła się nawet w haussę.

W drugiej połowie sierpnia ceny utrzymały się nadal na wysokim poziomie, jednak można już było zauważyć, wobec bliskich nowych zbiorów, pewne wahania, które pod koniec tegoż miesiąca wyraziły się zniżką cen i pewnem uspokojeniem rynku.

Nowe zbiory spowodowały dalszą zniżkę cen. Obecnie płaci się za 100 kg migdałów sycylijskich z załadowaniem we wrześniu około 770 lirów.

Ceny na orzechy sycylijskie zwyżkowały w tym okresie o 10 do 15 lirów.

Za orzechy z nowych zbiorów z załadowaniem wrzesień do 15 października płaci się 250 do 275 lirów.

Turcja.

Zbiory tegoroczne sułtanek tureckich przypadły na późniejszy okres niż w roku ubiegłym.

Ogółem sprzedano na rynku tureckim w ostatnich dniach sierpnia 4.760 ton sułtanek. W porównaniu z rokiem ubiegłym sprzedano około 1000 ton mniej.

Ceny na ten artykuł wynoszą:

za 100 kg cif porty kontynentu		cif porty angielskie
typ 7-13	Lt. 15.—	sh. 24.9
typ 8-14	Lt. 16.—	sh. 26.6
typ 9-15	Lt. 17.5	sh. 29.—
typ 10-16	Lt. 20.5	sh. 34.—
typ 11-17	Lt. 22.5	sh. 37.6

Na figi z nowych zbiorów, nie dokonano, w stosunku do roku ubiegłego, poważniejszych transakcyj — przeciwnie, gdy w roku 1935 wyrażały się one cyfrą 1.000 ton — to w roku bieżącym tylko cyfrą 500 ton. Ceny na ten artykuł utrzymują się na poziomie cen roku ubiegłego.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem śrub drewnianych. P/21222/40/C.

Firmy angielskie interesują się importem krzeseł dębowych do jadalni. P/20606/C.

Firma angielska interesuje się importem wszelkich krzeseł w stanie wykończonym lub nie. P/21021/40.

Firma angielska interesuje się importem różnych kurtek skórzanych, sportowych, do golfa, roboczych i t. p. P/20768/58/M.

Firma cypryjska interesuje się importem artykułów wełnianych i bawełnianych, jedwabnych i z jedwabiu sztucznego, pończoch i skarpetek, trykotaży i drobnej konfekcji. P/20907/3B.

Na rynku angielskim istnieje obecnie dobra konjunktura na guziki. P/20602/64/Sz.

Firmy na Malcie interesują się importem wyrobów koszykarskich. P/20974/49/Sz.

Firma szwedzka zakupuje meble koszykarskie i inne wyroby z wikliny. P/20370/49/Sz.

Firma polsko-brazylijska interesuje się przedstawicielstwem polskiej wytwórni farmaceutyków. — P/21929/47/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem pasów, bluzek, torebek damskich, zakopiańskich kożuchów itd. P/21224/54/Sz.

Istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych na terenie Indyj Brytyjskich. P/20784/44/Ro.

Firma niemiecka poszukuje polskich fabryk, mogących dostarczyć tanich pilników do kluczy celem eksportu na rynki zamorskie. P/20980/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu w Singapore patelni żelaznych. P/20977/3B/Ro.

Firma argentyńska pragnie objąć przedstawicielstwo fabryk polskich na Argentynę, Urugwaj i Paragwaj, zainteresowanych w wywozie następujących artykułów: papier, szkło, cukier, mydła. P/21099/3C/Ro.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski maszynek do papierosów. P/21242/44/Ro.

Firma w Rio de Janeiro interesuje się importem z Polski drutu używanego do wyrobu siatek do łóżek. P/21249/3F/Ro.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski sztanc wzgl. żelaza do sztanc dla wytłaczania liter w papierze. P/21251/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.